NUMER ZAWIERA: „Londyńska wystawa motocyklowa", „S. O. S. samochodowe", „Co wystawione na wystawie berlińskiej", „Olimpja samochodowa", „Wrażenia z wycieczki do Tudora" i t. d.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA 30 GR.

AUTOLOT P. K. O. 16.940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TEL. 85-68

Rok I. 11 Grudzień 1928 r. Nr. 26.

Św. Krzysztof przyjął

pod swoją opiekę nową automobilistkę.

Urocza i miła artystka dramatyczna p. Barbara Kościeszanka otrzymała prawo jazdy.

Gdy tylko dowiedziałem się o tej nowince w świecie szofersko-gentlemańskim, natychmiast pośpieszyłem zasięgnąć „języka".

Poczciwy telefon, jak zawsze przyszedł mi w sukurs i po chwili miałem przyrzeczone dziennikarskie rendes vous.

W umówionej godzinie stawiłem się przed oblicze ostatniego chrzestniaka św. Krzysztofa, — oby tylko dobrze się nim opiekował.

. . . .

W milutkiem zacisznym saloniku zagłębiłem się (taki już ze mnie wygodnicki) w klubowym fotelu i rozpoczynam wyjawiać swoją zawodową niedyskrecję . . .

— Czy wolno zapytać, co panią skłoniło do odbycia kursu szoferki..?

Dowiaduję się że pierwsze amatorskie szkolenie i pokusę samodzielnego kierowania autem, spowodował „Stetysz" p. hr. Tyszkiewicza. Nim urocza artystka odbyła szereg dalszych wycieczek; — tu wymienia mi moja biesiadniczka wiele, wiele zalet „Stetysza", jak na polskich drogach (czytaj wertepach) maszyna „zapychała", jak pracował zawsze niezawodnie silnik i t. d. i t. d.

Podziwiałem przy opowiadaniu p. Kościeszanki, jej łatwość operowania trudnemi terminami technicznemi — doprawdy mówiła jak „stary"....

— Obecnie noszę się z zamiarem kupna małej niedrogiej maszynki — może mi pan poradzi co mam kupić? — Słyszałam że doskonałą i trwałą jest „Tatra", — przecież w „Autolocie" podawaliście Panowie wiele o „staruszce" Rychterowskiej? — Naturalnie potwierdzam zdanie p. Kościeszanki, wymieniając przy tem liczbę przebytych kilometrów i raidu „staruszki".

Rozmowa nasza zaciąga się. Spoglądam na zegarek i stawiam ostatnie najważniejsze zapytanie:—Kto szkolił, udzielał praktyki garażowej i uzupełniał wiedzę teorji i znaków drogowych oraz ulicznych? — przecież jeździć w Warszawie to nielada sztuka, gdy należy omijać rozwydrzonych sałaciarzy, niepoprawnych gapiów-przechodniów, czasami niezbyt uprzejmych kierowców taksówkowych; — nie wspominając już o salomonowskim objeździe rozdłubanych Al. Jerozolimskich, przy budowie historycznego tunelu, który narazie służy za wzór, dla przybyszów z głębokiej prowincji — jak daleko i głęboko można robić dziury w całem...



Urocza artystka dramatyczna pani Barbara KOŚCIESZANKA w chwili „krzyżowych pytań" egzaminu szoferskiego w ruchu ulicznym. Obok p. Kościeszanki srogi egzaminator z ramienia R. U. p. W. Krasuski.

— Teorję, praktykę garażową, wiedzę znaków ulicznych i drogowych, uzupełniałam w Szkole Kierowców Samochodowych inżyniera Prylińskiego.

— O szkole tej mam jaknajlepszą opinję i nie przypuszczałam nawet, że jest w Polsce szkoła, gdzieby tak pięknie rozumieli swój obowiązek.

— Niech pan poda w „Autolocie", że szkoła p. inż. Prylińskiego naprawdę stoi na wysokości swego zadania. Będzie to zarazem oficjalne podziękowanie p. Prylińskiemu, Jego współkolegom i współpracownikom...

Temi słowy zakończyła wywiad moja nowa koleżanka-automobilistka.

Oo.

Nowa serja samochodów „Ursus".

65 maszyn wyrusza dnia 13 b. m. do raidu próbnego. — Wkrótce odbędzie się próba sześciokołowych „Ursusów".

W dniu 13 grudnia b. r., Zakłady Mechaniczne „URSUS", wypuszczają do raidu próbnego —z komisją wojskową i fabryczną, nową serję samochodów („czystej krwi samochodów krajowych") ciężarowych o pojemności 2 i $2^1/_2$ ton., w ilości 65 sztuk.

Samochody te, odbędą 1000 kilometrową próbę, na różnego rodzaju drogach i przy różnej szybkości—od minimalnej do maximalnej.

Po odbyciu raidu, ciężarówki będą dokładnie zbadane i przekazane władzom wojskowym.

Nadmieniamy przy okazji, że wkrótce odbędzie się również próbny raid — gotowych już sześciokołowych „Ursusów" (trzyosiowych). Samochody te już obecnie wykazały swe pierwszorzędne zalety w czasie próby fabrycznej 30 kilometrowej i przewyższyły jakością samochody wyrobu nie krajowego.

Londyńska wystawa motocyklowa.

Przegląd ciekawych modeli na Międzynarodowej Wystawie Motocyklowej w Olimpji (Londyn).

(Zakończenie).

Londyńska Olimpja z dnia 2 listopada b. r. dała przegląd ostatnich nowości motocyklowych przeważnie z dziedziny wynalazczości angielskiej. Postęp kroczy tu szybko, i zdaje się nie ma obawy, że konstruktorom zabraknie pomysłowości nowych udoskonaleń. Spotykamy się nawet niejednokrotnie z zupełnie nowemi metodami w rozwiązywaniu trudności konstrukcyjnych.

W wystawionych modelach wyraźnie zaznacza się dążenie konstruktorów do zabezpieczenia od szkodliwego wpływu niepogody nie tylko motocyklisty, lecz i czulszych części maszyny. Należy pozatem podkreślić dążność do zmniejszenia hałaśliwości silnika oraz zwiększenia elastyczności tegoż.

Częstokroć udoskonalenia są zewnętrzne niemal niedostrzegalne, gdyż dotyczą drobnych składowych części mechanizmu, nie zmniejsza to jednak ich znaczenia, gdyż stanowią one o sprawności maszyny.

Wdawać się tu o rozpatrzenie wszystkich szczegółów nie jesteśmy wstanie.

Jedną z głównych sensacji wystawy jest czterocylindrowy „A. J. S." o chłodzeniu wodnem.

Silnik ze skrzynką biegów stanowią w nim jeden blok. Wszystkie części mechanizmu są dokładnie okapturzone. Resorowanie przedniego koła jest wykonane przy pomocy czterech ustawionych pionowo sprężyn spiralnych.

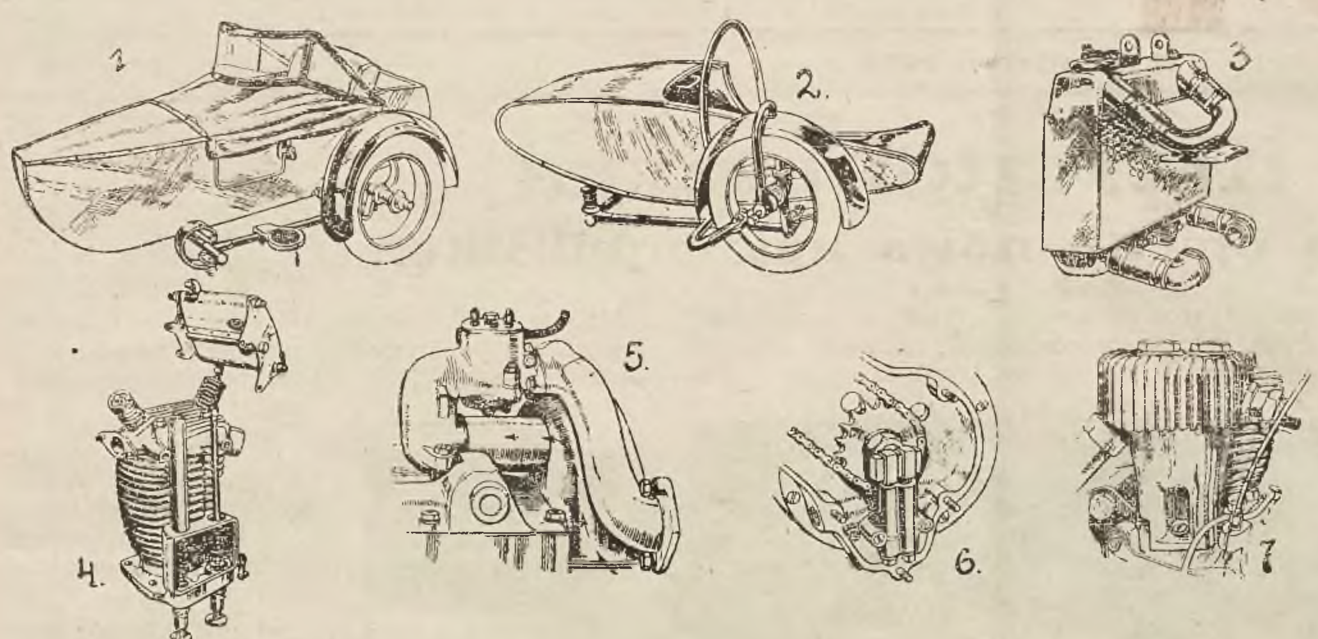
Fabryka „Ariel" dostarczyła nowy model 250 ccm. z czterotaktowym jednocylindrowym silnikiem O H V. Cały mechanizm zaworów jest okapturzony.

Spotykamy nowy model 996 ccm. „A.J.S.", dwucylindrowy, z zaworami umieszczonymi z boku, przykrytemi aluminjową osłoną.

Mc. Eroy wystawił model czterocylindrowej maszyny z zaworami sterowanymi od góry, oraz chłodzeniem powietrznem.

Dalej spotykamy jednocylindrowy „O.E.C."; całkowity mechanizm prócz cylindra i tylnego łańcucha jest pokryty blachą. Zbiornik benzyny znajduje się pod siodełkiem. Jedną z najładniejszych konstrukcji, wystawionych na Olimpji był „O. E. C.".

„Pinkler", jednocylindrowy motocykl 490 ccm. z krytemi górnemi zaworami, oraz smarowaniem mechanicznem i chłodzeniem wodnem. Skrzynka biegów ma 3 szybkości. Poszczególne części silnika są przykryte blachą aluminjową.



1. Przyczepka do motocykla „TORNADO", obliczona na dalsze wycieczki — wykonana z aluminjum. 2. Przyczepka „SWALLOW" na płaskie drogi. 3. Chłodnica „D. K. W.". 4. Nakrycie sprężyn zaworów w silniku motocykla „ARIEL OHV". 5. Umocowanie karburatora „B. M. W.". 6. Pompka olejowa silnika „ARIEL". 7. Aluminjowe nakrycie zaworów w 996 ccm. „A. J. S-ie".

„Royal Enfield" daje nowe rozwiązanie konstrukcji ramy. Górna rura jest prosta i nachylona do tylnych widełek, przytem jest wzmocniona przy pomocy drugiej, umieszczonej tuż pod nią. Motocykl ten jest wyposażony w zbiornik siodełkowy. Magneto jest umieszczone za silnikiem.

Dość oryginalną konstrukcję ramy daje też „Vincent H. R. D.". Konstrukcja ta zmierza do osiągnięcia wewnętrznego stabilizmu. Koło tylne jest resorowane. Jest ono prowadzone w lekkiej lecz pewnej trójkątnej konstrukcji.

„B. M. W." daje nowy model 734 ccm. ze znaną konstrukcją dwucylindrowego silnika „O. H. V.". Skrzynka biegów o trzech szybkościach jest połączona blokiem silnika. Szybkościomierz jest napędzany od skrzynki biegów.

„D. K. W." wystawia dwucylindrową dwutaktową maszynę z chłodzeniem wodnem. Co się tyczy koszy motocyklowych, to na pierwszem miejscu należy wymienić „Watsonian Knikfit", który może przejechać uliczkę o szerokości 75 cm.

Bardzo dobrą konstrukcją odznaczał się typ specjalny przeznaczony do gaśnic chemicznych, nadający się doskonale do użycia w małych miasteczkach, gdzie trudno o wodę.

„Swallow" wystawił aż siedem modeli przyczepek typu sportowego. Szczególnie pięknym jest „Super-Sports de luxe", z sześciościenną aluminjową karoserją, dno której posiada specjalne wgłębienie dla wygodnego umieszczenia nóg. Wystawiono również jeden model zbudowany na drogi płaskie.

„Tornado" wystawił sportowe oraz supersportowe lekkie przyczepki. Nowy model jest zaopatrzony w szybę z celuloidu. Szybę taką posiada również typ podróżny.

Prócz opisanych wyżej motocykli, wystawa posiadała wielką ilość maszyn nie wyróżniających się znacznie od znanych u nas powszechnie typów, opisy których częstokroć spotykamy w naszej prasie samochodowo-motocyklowej.

M. W.

Samochodowe S. O. S.

Pół miljona łokci kw. przeznaczono pod budowę garażu-olbrzyma. Nareszcie Warszawa będzie mogła poszczycić się czemś, co będzie zrobione z amerykańskim rozmachem. — 500 boksów będzie zawierał garaż-olbrzym z urządzeniem w-g ostatnich zdobyczy techniki.

Nareszcie Warszawa będzie mogła poszczycić się czemś, co naprawdę jest zrobione z amerykańskim rozmachem.

W ostatnich dniach przystąpiono do budowy, na terenie Wielkiej Warszawy, olbrzymiego garażu, który będzie mógł pomieścić w sobie 500 samochodów. Olbrzymi ten garaż będzie zajmował powierzchnię pół miljona łokci kw. Plac podzielony będzie na 10 do 15 poszczególnych części — placów, a na każdej takiej „cząsteczce" będzie wybudowane 45 boksów, sala pod warsztat i oddzielny lokal na kantor.

W każdym boksie będą umieszczone dźwigi i wszelkie przyrządy do czyszczenia i naprawy — nie mówiąc o skanalizowaniu, kranach pożarnych, centralnu ogrzewaniem i etc. Słowem urządzenie tego garażu olbrzyma, będzie postawione na najwyższym poziomie.

Boksy będą służyły wyłącznie do użytku samochodów prywatnych.

Jednocześnie w głównej dyrekcji garażu, będzie dyżurowało dzień i noc — pogotowie automobilowe, — tak, że na telefoniczne wezwanie, nawet podmiejskie będą wyjeżdżali samochodem technicznym i osobowym specjaliści mechanicy i w wypadku koniecznej naprawy warsztatowej samochodu wzywającego S. O. S., pasażerowie i kierowca będą dowie-

zieni do celu swej podróży, samochodem osobowym pogotowia.

Przybywający do Warszawy samochodem, może również telefonować do garażu, o zabranie maszyny i w tym wypadku wyrusza natychmiast auto firmowe wraz z rezerwowym kierowcą, który odprowadzi samochód do garażu, a na oznaczoną godzinę podróżny ma maszynę zpowrotem — czyściutką i zkontrolowaną.

Osoby poczynające budowę garażu pochodzą ze znanych sfer automobilowych, a nazwiska ich gwarantują osiągnięcie w pełni zamierzonego celu.

Posiadacze aut zapewne przyjmą wiadomość tę z zadowoleniem, ponieważ Warszawa do dnia dzisiejszego nie posiada ani jednego garażu, któren by odpowiadał wszystkim wymogom dzisiejszego postępu. Przyklaśnijmy więc zdrowej inicjatywie i życzmy powodzenia ludziom dzieła. *Rom.*

Na czoło ruchu samochodowego

wysunęli się Niemcy, przez ostatnio urządzony Autosalon w Berlinie. — O typie samochodu dziś decydują — Paryż, Londyn i Berlin.

Berlińska Wystawa Samochodowa 8—18 listopada została zorganizowana ogromnym nakładem pracy i należy przyznać, osiągnęła cel wyraźnie zaznaczony przez Niemców; wysunięcie się na czoło ruchu samochodowego. Wystawa tegoroczna była pierwszą powojenną, i Berlin po raz pierwszy po wojnie stanął do zawodów z bezkonkurencyjnym dotychczas paryskim międzynarodowym salonem. Jedynie pod względem przemysłu motocyklowego nie zdołał on zdystansować przodującej nadal Olimpji londyńskiej.

Tak więc o typie samochodu na rok 1929 decydują obecnie 3 stolice: Paryż, Londyn i Berlin. Niemcy postawili sobie za zadanie stworzyć największy międzynarodowy salon motocyklowy, a równocześnie wykazać w nim potęgę swego przemysłu samochodowego.

Powierzchnia terenu wystawy wyniosła 50000 m^2. Reprezentowano 600 firm, w tem 80 zagranicznych, m. in. Stany Zjednoczone, Anglja, Francja, Włochy, Belgja, Austrja i Czechosłowacja.

Niemcy w latach powojennych uczynili wielki krok naprzód w budowie samochodów. Rozwinął się znacznie krajowy samochodowy przemysł w Niemczech tak ze strony ilościowej jak i jakościowej. Racjonalizacja produkcji, po zjednoczeniu fabryk, wprowadzenie seryjnej produkcji, użycie całego szeregu nowych metod pracy, które wpłynęły na polepszenie jakości wyrobów. Umożliwiły konkurencję z najlepszemi firmami zagranicznemi, tak w dziedzinie doskonałości jak i taniości wyrobów. Ogromny postęp uczyniła normalizacja.

W r. 1924 widzimy 84 niezjednoczone fabryki samochodowe, wyrabiające aż 146 różnych typów samochodów osobowych. W r. 1927 mamy na widowni już tylko 22 firmy, produkujące wspólnie zaledwie 36 typów samochodów. W roku b. unifikacja typów poszła jeszcze dalej. Skutkiem tego mamy spadek cen niemieckich samochodów w ostatnich latach o 50%. Największym konkurentem Niemiec jest Ameryka, jest ona głównym czynnikiem importu samochodowego do Niemiec. *Ameryka produkuje 86,1% samochodów całego świata.* Tak kolosalny rozwój przemysłu idzie w parze ze stałem ulepszeniem konstrukcji i obniżeniem cen na samochody amerykańskie. Mało tego, Ameryka dyktuje światu mody samochodowe. W r. b. napływ samochodów amerykańskich do Niemiec został znacznie zahamowany. Spowodowane jest to tem, że samochód europejski w r. b. nie ustępuje maszynie amerykańskiej.

Zainteresowanie nowym berlińskim autosalonem było ogromne, jak w Niemczech tak i zagranicą. Wystawa była odwiedzana przez wszystkie warstwy społeczeństwa. Największe zainteresowanie budził dział samochodów osobowych, lecz najpopularniejsze były małe maszyny o cenach przystępnych. Jednym z najdoskonalszych i najprzystępniejszych w cenie małych samochodów był „D. K. W." Ma on dwutaktowy dwucylindrowy silnik oraz 3 biegi,



Najtańszy samochód „D.K.W." taniego typu i z silnikiem dwutaktowym. Sensacja tegorocznego Salonu Berlińskiego.

nadwozie jest drewniane. Mały „Hanomag" jest jego wielkim konkurentem. Jest on jednak bardziej zbliżony do normalnego samochodu. Jego silnik ma również pojemność 750 ccm., lecz posiada 4 cylindry, cena jego wynosi zaledwie około 4000 zł. W ostatnich czasach spotykamy wśród małych samochodów typ 6-cio cylindrowy. Przedstawicielem tego typu są samochody Kühn, Aga oraz Wanderer, ostatni należy uważać za najnowszy model niemieckiego samochodu. Jest on zaopatrzony w hamulce hydrauliczne, centralnem smarowaniem i t. p. Ostatnią nowinką w maszynach 6-cio cylindrowych był „Salve" z napędem na przednie koła. Zagranica dostarczyła również całego szeregu małych samochodów, z tych wymienimy czeskie: „Praga", „Tatra". Z nich „Tatra" spotkała się z bardziej przychylną krytyką niż „Praga".

Największy model 6-cio cylindrowego samochodu dostarczyła fabryka „Fiat". Pojemność jego cylindra 2,2 litra. Francuski „Citroën" wystąpił z nowym modelem o pojemności 2,4 litra. Spotkał się on z wielkim uznaniem. Amerykanie dostarczyli „Graham-Paige" o pojemności 2,9 litra „Chrysler" wystawił nowy model samochodu 6-cio cylindrowego. Delage wystawił udoskonalony typ o pojemności 3,2 litra. „Buick" dostarczył swe znane maszyny o 6-ciu cylindrach, pojemności 3,9 oraz 5,1 litra, wyróżniające się niezwykłą elastycznością biegu.

Jak widzimy, zaznacza się wyraźnie tendencja w kierunku zwiększenia cylindrów. Modą dzisiejszą jest silnik 8-io cylindrowy. Stosuje



Ośmiocylindrowy silnik — ostatni wyraz mody tegorocznych salonów.

się on dziś powszechnie w typach od 5-ciu litrów wzwyż. W średniej kategorji od $1^1/_2$ do 4 litrów pojemności jest dziś silnik 5-cio cylindrowy.

Najmodniejszym samochodem 6-cio cylindrowym wśród typów niemieckich jest „Röhr". Pojemność jego wynosi 2,3 litra, posiada on cały szereg pomysłów konstrukcyjnych, z których wymienimy to, że rama podwozia stanowi równocześnie podłogę karoserji. Samochód 8-mio cylindrowy „Salve" o pojemności 3,6 litra i mocy 60 koni ma napęd na przednie koła. Zalety tego systemu nie są jeszcze w zupełności wypróbowane, lecz widoczną jest większa łatwość sterowania oraz daje się zauważyć, że wstrząsy maszyny są mniejsze. Szereg firm zagranicznych dostarczyło samochody o silnikach 7-io cylindr. Spotykamy szereg pięknych luksusowych samoch. amerykańskich General Motors Co. „Packard" wystawił nowy typ samochodu 8-io cylindrowego o pojemności 5,3 litra. Renault wystawił nowy typ 8-io cylindr. „Renastella" o pojemności 7,1 litra. W tym typie pewnego rodzaju sensacją jest to, że Renault odstąpił od przyjętego chłodzenia termosyfonem.

(Zakończenie art. na str. 5-ej).

Olimpja samochodowa.

Na Międzynarodowej wystawie samochodowej w Londynie w r. b. przeważały modele samochodów 6-cio i 8-io cylindrowych, oraz celował przepych nawet w tanich wozach.

W Londynie odbywa się corocznie na jesieni międzynarodowa wystawa samochodowa w pałacu Olimpja.

Tegoroczna wystawa, otwarta w początku października, zgromadziła wyjątkowo liczną reprezentację zagranicy. Zainteresowanie wielkiego kapitału sprzętem samochodowym tłumaczy się tem, że samochód stał się niezbędnym sprzętem codziennego użytku najszerszych warstw społeczeństwa i, jako taki, jest towarem niezwykle pożądanym i łatwym do znalezienia nabywcy.

Wystawę tegoroczną cechowała szeroko rozwinięta konkurencja cen, bogata reklama, oraz ogromna ilość różnorodnych typów i wielkości samochodów od mniejszych niż 1000 ccm. do powyżej 7-io litrowych, mająca na celu zaspokoić zapotrzebowanie wszelkiego typu nabywców. Zaznaczyć należy, że październikowa Olimpja Samochodowa była jedynie ogniwem całego łańcucha wystaw pojazdów mechanicznych, którego dalsze ogniwa ujrzymy wkrótce, że objęła ona jedynie samochody osobowe i ich akcesorja.

Olimpja londyńska wraz z wystawami—paryską i berlińską decydują o przyszłym typie samochodu 1929 r. W powodzi nowych konstrukcji spotykamy ulepszenia, które musiały podnieść cenę samochodu, inne znów nie bacząc na polepszenie strony technicznej nie podniosły ceny maszyny, lub nawet spowodowały jej potanienie. Spotykają się konstrukcję ulepszone, które jednak w krótkim czasie zostają wyparte przez jeszcze lepsze.

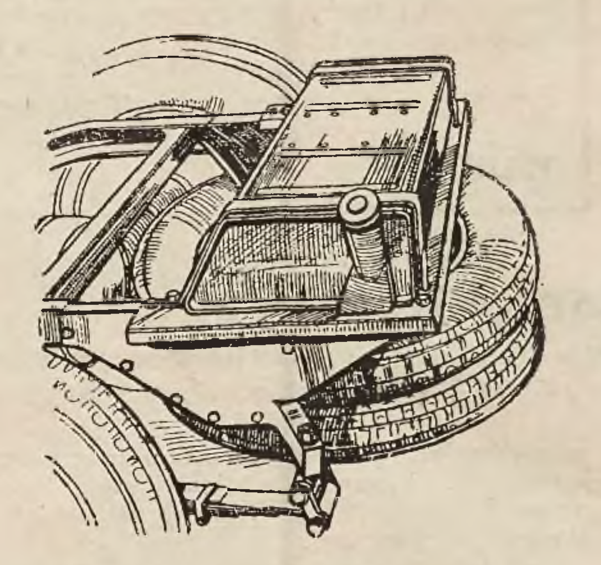
Jednak zawsze można zorjentować się w istotnej tendencji, która zapanuje w konstrukcjach roku następnego i w latach najbliższych.

Najważniejszą cechą charaktrerystyczną dla tegorocznych samochodów osobowych jest rozwój silników z ilością cylindrów większą niż cztery. Już w latach poprzednich budowano silniki 6-cio — 8 cylindrowe lecz przyrost maszyn tego typu w roku bieżącym jest niezwykle znaczny, a są fabryki, które już nie budują 4-o cylindrowych, lecz wyłącznie 6-cio i 8-o cylindrowe silniki. Jest wielce znamiennem, że szereg wystawionych małych samochodów miało silniki 6-io i 8-io cylindrowe. Wymienię tu silniki 8-io cylindrowe o pojemności 2 litrów: „Ballot", „Hilman" i „Barezley".

W nowych konstrukcjach zwrócono wiele uwagi na smarowanie silnika. Olej przechodzi niekiedy jeszcze kilka sit i jest oczyszczony (w niektórych konstrukcjach) przy pomocy magnetycznego oczyszczacza oleju od żelaznych cząsteczek. Kontrolne przyrządy do oleju spotykamy w bardzo znacznej ilości i licznych odmianach. Wgląd do wszystkich części silnika staje się coraz bardziej ułatwiony. Do tego też celu zmierza celowy odlew bloku cylindrów. Spotykamy szereg urządzeń do ułatwienia zmiany biegów. Jednym z nich jest aparat, umieszczony na tablicy przed oczyma kierowcy, wskazujący kiedy należy zmienić bieg. Napęd na koła przednie spotykamy u znacznej ilości fabryk amerykańskich oraz fabryki Aloris, która wypuszcza całe serje samochodów z napędem przednim. Osie tylne są z reguły napędzane przy pomocy kół stożkowych, — niektóre tylko konstrukcje mają napęd łańcuchowy. Jest tendencją do niskiego umieszczenia kordanu, a zatem i obniżenie ramy, co powoduje obniżenie środka ciężkości i zwiększenia stabilizacji całego samochodu.

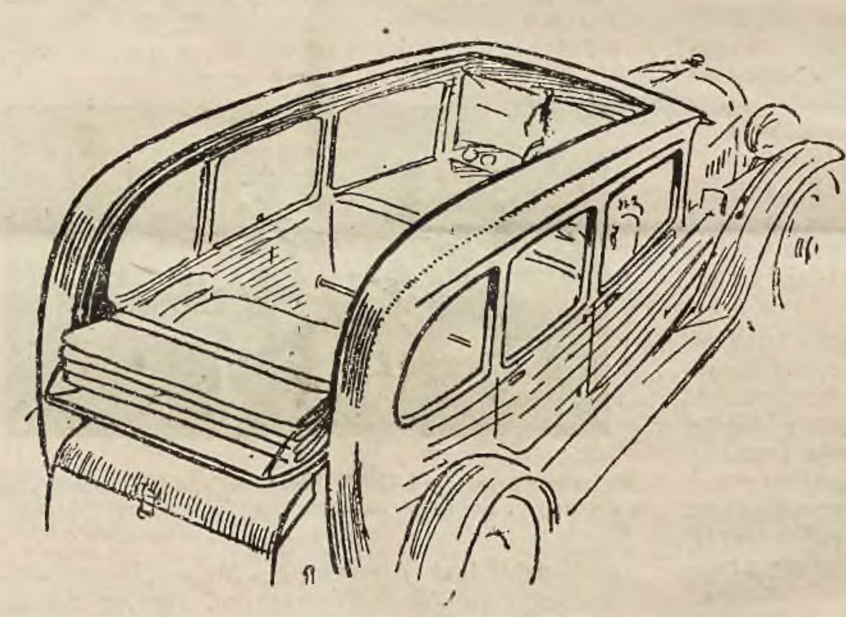
Opisywanie wszystkich wystawionych samochodów jest niemożliwe ze względu na ich ogromną ilość, dostarczaną przez fabryki angielskie, amerykańskie, francuskie, włoskie, belgijskie i niemieckie. Musimy przeto ograniczyć się do opisu niektórych tylko najbardziej ciekawych konstrukcji i szczegółów. Z maszyn sportowych, które najlepiej reprezentowały się na tegorocznych zawodach wymienimy „Alf Romeo" o pojemności 1500 ccm. Jest to 6-cio cylindrowy silnik o mocy 85 koni. Wóz jest zaopatrzony w dwa zbiorniki benzyny.

Alvis 75-cio konny ma napęd na koła przednie. Dogodne umieszczenie motoru i celowe rozmieszczenie części napędowych umożliwia obniżenie ramy, a tem samem i całego samochodu. Renault wystawił swą nową 7,2 litrową 8-io cylindrową maszynę z cylindrami ustawionemi w szereg. Fabryka w tym modelu odstąpiła od swego dawnego zwyczaju i umieściła chłodnicę z przodu.



Nowy sposób umieszczenia zapasowych pneumatyków pod zbiornikiem.

„Cadillac" wystąpił z nowym pomysłem w urządzeniu skrzynki biegów. Jest tam cały szereg trących się stożków, które przy włączaniu poszczególnych biegów stopniowo wyrównywują szybkość włączanych kół zębatych tak, że nawet początkujący przełącza biegi bez zgrzytów i obawy połamania zębów.



Typ limuzyny o zsuwanym dachu. Typ ten cieszył się wielkim powodzeniem w roku bieżącym.

„Armstrong Siddeley" wystawił podwozie 6-io cylindrowego silnika z samoczynną zmianą biegów. „Arrol - Aster" posiada zupełnie nową konstrukcję: pedał samoczynnie przysposabiający się do nachylenia nogi kierowcy. „Aston-Martin" ma umieszczony zbiornik oliwy w sposób niezwykły: pomiędzy przedniemi końcami ramy, przed chłodnicą.

„Mercedes" miał maszyny o największej mocy: 220 konny 6-io cylindrowy o pojemności 7 litrów, 180 konny 6-io cylindrowy oraz 90 konny 8-io cylindrowy.

„Lancia" dostarczyła maszyny swej dobrze znanej konstrukcji.

„Clyne" była jedną z najciekawszych małych nowoczesnych maszyn. Silnik o 4-ech cylindrach, pojemność 951 cm. z zapalaniem dynamo-baterjowym. Hamulce są umieszczone na czterech kołach.

Co się tyczy karoserji, t. j. w dziewięciu wypadkach na dziesięć były one kryte. Tłumaczy się to porą roku, w której odbywa się wystawa. Urządzenie karoserji cechuje naogół przepych, który przedostaje się nawet do małych tanich samochodów, jeszcze niedawno budowano bardzo skromne. Zwraca się wiele uwagi na wygodne urządzenie siedzeń, stosują się nawet poduszki pneumatyczne. Ulepszoną wentylację wnętrza, którą pasażer może regulować podług swego życzenia. Tak ze względu na estetykę jak i stabilizację stosuje się karoserje i ramy jaknajniższe. Z tego powodu szereg karoserji posiada pogłębienie podłogi pomiędzy ramą i wałem kardanowym. Spotykamy tak nizkie samochody, że stopień staje się zbędny. Wewnątrz karoserji znajdujemy wszystko, co może być potrzebne pasażerowi: dostateczne oświetlenie elektryczne, popielniczki, pudełka do papierosów, ramki do map i t. p. Nie zapomniano też o płci pięknej, znajdujemy tam bowiem: lustra, urządzenia do manicure i t. p. Karoserje budują się w ten sposób, że kierowca jest odgrodzony od pasażerów lub co spotykamy częściej, typ dla kierowcy-amatora, gdzie mamy wspólne nakrycie całego nadwozia.

Spotykane są konstrukcje sunshine-saloon zabezpieczające od wpływu niepogody, a jednocześnie pozwalające na oddychanie świeżem powietrzem podczas pięknej pogody. Mają one dach karoserji zsuwany. Co się tyczy umieszczenia kufrów i walizek podróżnych, to został zarzucony dawny system umocowywania ich na dachu, ogrodzonym żelazną barjerą. Obecnie samochód posiada specjalny kufer, stanowiący całość z karoserją, do którego są wkładane walizki. Zabezpiecza to te ostatnie od uszkodzeń, kurzu i błota, a równocześnie zwiększa ogólny estetyczny wygląd samochodu.

R. N.

NIE WIELE OSÓB WIE,

że znajdujące się pod Warszawą — Wielkie Zakłady Akumulatorowe syst. „Tudor" — produkują akumulatory o natężeniu od ½ do 5000 amper, a ogólna produkcja tych zakładów sięga rocznie do 3.000.000 Kg.

— Brrrrrrr...

— Brrrrrrr...

— A bodajś zgorzał! Ty przeklęty „Jungansie", — ilekroć cię nastawię, brzęczysz, jak opętany. Czyś nie mógł o maleńki kwadransik opóźnić swoje brzęczenie..? Zawsze mi przerwiesz najciekawszy sen...

— Brrrrrr...

— No dobrze, dobrze, wstaję..! — śniło mi się, że akurat jestem u pana Akstona i coś tam omawiamy o numerze świątecznym... Śniła mi się piękna, dystyngowana Chevrolet'ka w postaci ślicznej niewiasty...

— Proszę pana, kawa wystygnie! Niech pan się śpieszy, przecież dziś ma pan jechać do Piastowa... — przerywa mi moje wpółsenne majaczenia służąca.

Zanurzenie głowy w lodowatej wodzie — i pierzcha fantazja. Piorunem znajduję wszystkie części swej garderoby... Łyk gorącej kawy, „Zeissa" w objęcia i — gazu!

* * *

Wpadam na tak dobrze wszystkim znany i zawsze zatłoczony dziedziniec „Magneta", widzę gotowiusieńką Renówkę do jazdy...



Dziedziniec f. „Magnet", już od świtu jest zawsze zatłoczony. Fot. „Autolot".

— Redaktor, jak redaktor — zawsze się musi spóźnić. Od pół godziny Renówka już parska w tłumik, gotowa do jazdy. No, ale nie traćmy czasu: wsiadajmy i jedźmy po inżyniera Brauna—wita mnie temi słowy prędki jak zawsze p. Popławski.

Po chwili, machając ręką na wsze strony, trąbiąc i uważając na magiczne znaki policjantów, omijając Al. Jerozolimskie, suniemy drogą okólną przez Hożą, Bracką, na Złotą przed biuro Zarządu „Tudora".

Mezzo-sopran sygnału Renówki oznajmia nasze przybycie, i nolens volens zmusza inż. Brauna do chwilowego porzucenia pracy i towarzyszenia nam do Piastowa.

* * *

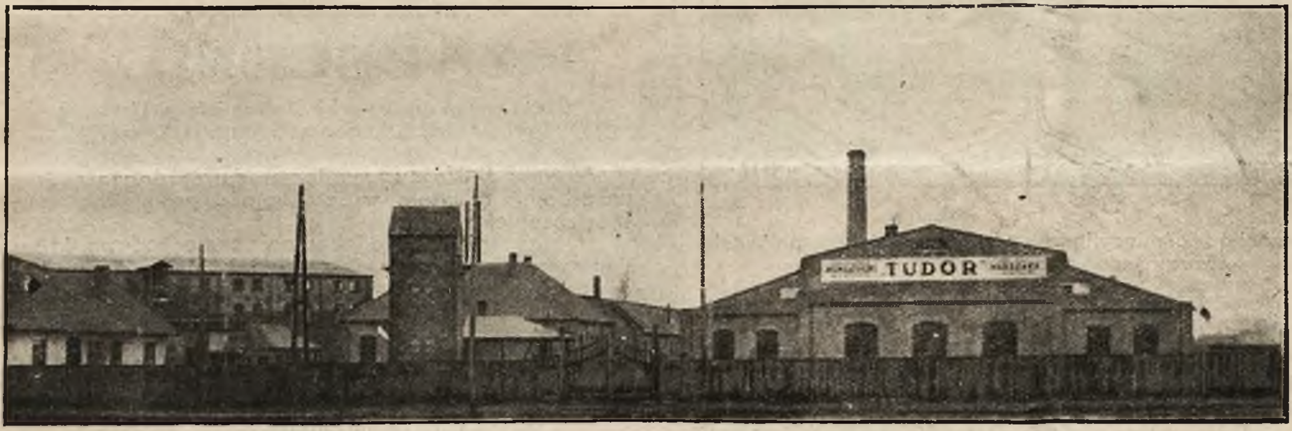
Jazdę wespół z p. Braunem i p. Popławskim miałem przyrzeczoną od szeregu dni, a chęć ujrzenia Zakładów Akumulatorowych „Tudor" dawno mnie nęciła.

Zobaczyć, jak powstają krajowe akumulatory, wniknąć we wszystkie możliwe tajniki produkcji, zobaczyć wszystko od „a" do „z"— to, przyznacie mi, Mili Czytelnicy, — niejeden z Was chciałby to ujrzeć. Więc postaram się możliwie dokładnie opisać wszystkie widziane przezemnie cuda postępu, energji i naprawdę dobrego wysiłku ludzi wiedzy, którzy, tworząc tak wielkie przedsiębiorstwo, nie powodowali się jedynie chęcią zarobku.

Wyjeżdżając z Warszawy, nawet nie przypuszczałem, ażeby fabryka „Tudor" była tak naprawdę wielkiem przedsiębiorstwem.

* * *

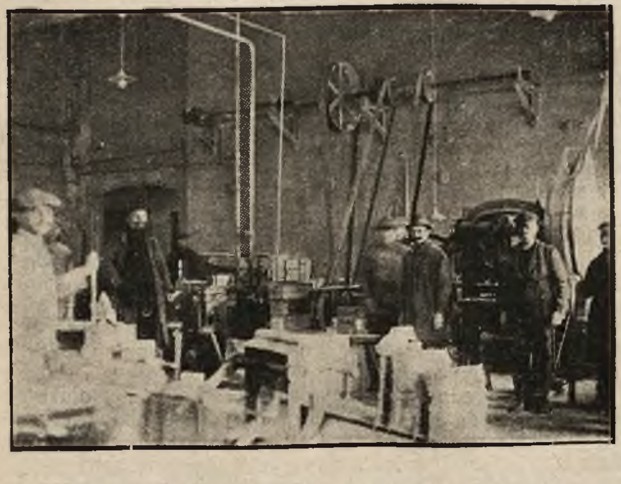
Po szeregu perypetjach, jak: nieprzyzwoite nawalanie kichy, ochlastanie nas błotem przez mijający samochód ciężarowy — podjeżdżamy do zabudowań fabrycznych, które już zdala pomimo mgły wyłoniły swe potworne kształty.



Ogólny widok zabudowań fabrycznych Zakładów Akumulatorowych „Tudor" w Piastowie. Na lewo widoczny jest nowowybudowany trzypiętrowy gmach, mającej się wkrótce otworzyć fabryki wyrobów gumowych własności Sp. Akc. „Tudor". Fot. „Autolot".

Wjeżdżamy na dziedziniec fabryczny. Na spotkanie nam wychodzi inż. chemji p. O., rosły i tęgi mężczyzna, który pomimo podeszłego wieku niejednego zakasowałby młodzika. Wesoły i pełen tryskającego zeń życia, inż. O. zaczyna oprowadzać nas (naturalnie, nie mam tu na myśli inż. Brauna, który uzupełniał informacje p. O.) po wszystkich halach fabrycznych.

W pierwszym etapie zwiedzania wchodzimy do odlewni płyt akumulatorowych. Olbrzymie stosy najróżniejszego kalibru i kształtu płyt, sięgające w dziesiątki tysięcy kg., leżą tu gotowe do zabrania. W hali tej zbudowane są cztery piece, w których topią się „maleńkie porcyjki" ołowiu po 4.000 kg każda. Robotnicy w maskach, chroniących od szkodliwego pyłu, wytłaczają i dokształtowywują odlewy. Pasy transmisji świszczą nad głowami. Robota idzie raźnie i szybko.

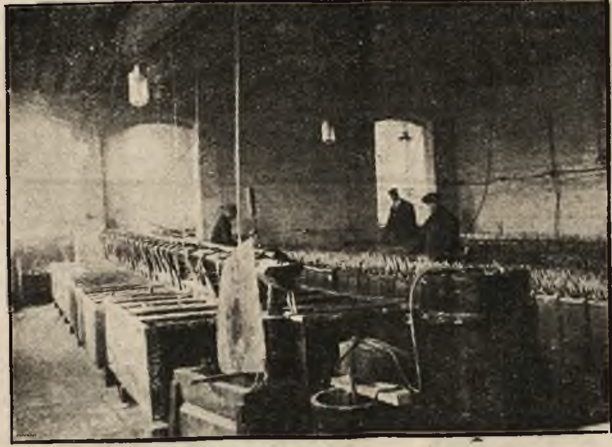


Hala odlewni i dokształtowywania płyt akumulatorowych „Tudor". Fot. „Autolot".

Z odlewni wchodzimy do serca mechaniki „Tudor'a", do sali dynamomaszyn i tablic rozdzielczych prądu. Dalej przechodzimy do wielkich rozmiarów sali — formacji płyt akumulatorowych.



Serce mechaniki „Tudora", — sala tablic rozdzielczych i dynamomaszyn. Fot. „Autolot".



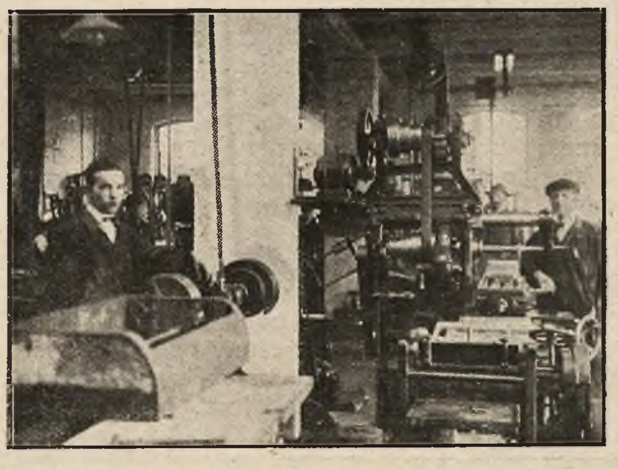
Sala „kichania i kasłania", inaczej — formacji płyt akumulatorowych. Fot. „Autolot".

Nieprzyzwyczajony do wyziewów z kwasów, zaczynam kichać i kasłać, — ku uciesze szeregu robotników, którzy zapachy te tak przyswoili, że uważają je nawet za dodatnie dla zdrowia. Inż. Braun pociesza mnie, załzawionego i zakasłanego, twierdząc o dobrych rezultatach takiego nawąchania się kwasików.

— Nawet na suchotników wyziewy kwasów tych skutkują kojąco—mówi mi p. Braun. Ale ja nie wierzę—zresztą poślę tam swoją teściową — niech posiedzi; może na jej niesuchotniczy temperament to wpłynie „d o d a t n i o"..!?!

Opuszczamy tę halę i przechodzimy do następnych.

Mijamy stolarnię, szereg mniej ciekawych działów i wchodzimy do jednej z największych sal, gdzie odbywają się przy „Tudorze" ostatnie etapy robót. Praca tu idzie „systemem łańcuchowym", każdy robotnik wykonynuje swoją czynność, a jest ich tu przeszło setka. Zalewanie akumulatorów smołą, przeciąganie kabli i etc. odbywa się w mgnieniu oka. Obok mieści się sala montowni największych akumulatorów dla kolei, elektrowni i wózków motorowych. Niektóre z nich ważą do 1.000 kg., istne potwory o natężeniu prądu do 5.000 amp.



„Ursus" w minjaturze; sala obrabiarek i tokarek w zakładach „Tudora". Fot. „Autolot".



Zalewanie smołą akumulatorów i przeciąganie kabli — odbywa się w mgnieniu oka. Fot. „Autolot".



Sala montowni największych akumulatorów, waga niektórych sięga do 1000 kg. Fot. „Autolot".

Po wyjściu z ostatniej hali fabrycznej przechodzimy do laboratorjum i kantoru. Tu skrupulatnie notuję cyfry podawane mi uprzejmie przez inż. Brauna.

— Produkcja nasza obliczona jest 3,000,000 kg. rocznie. Pracowników w samym Piastowie, t. j. tu na miejscu, jest około 200, nie licząc urzędników zatrudnionych w biurach Zarządu i poszczególnych zastępców, których siecią mamy dziś oplątaną całą Polskę.

— Wyroby nasze,—mówi dalej p. Braun — nabrały dziś zupełnego zaufania, w niczem nie ustępują zagranicznym, a nawet przewyższają jakością wyroby niektórych starych fabryk zagranicznych; pomijając to, że egzystujemy zaledwie 3 lata, a nie 10 czy 20, jak inne. Wszystkie samochody „Ursus", „Stetysz" i dziesiątki innych posługują się dziś naszemi akumulatorami...

Rozmowę naszą przerywa przeciągły gwizd syreny fabrycznej, oznajmiającej przerwę obiadową.

Tłumy robotników podążają śpiesznie do domów. Miny ich zadowolone. Widać odrazu, że zadowoleni są ze swych dotychczasowych chlebodawców, pracy i zarobków.

— Panowie pozwolą na śniadanie! — zaprasza nas p. O.

Zasiadamy przy prowizorycznie zainstalowanym stole biesiadnym i z apetytem spożywamy przysmaczki podane nam przez samego „mistrza kuchni" inż. O. (nazywam go „mistrzem kuchni", ponieważ przyjęcie urządził nam w swej pracowni i częstował własnego wyrobu spirytualją, którą popijaliśmy z ampułek laboratoryjnych.)

W serdecznej atmosferze przemiłych biesiadników minęła cała godzina.

Wstajemy od stołu i udajemy się obejrzeć jeszcze jeden nowowykończony budynek, który ma służyć za siedzibę dla naczelnego dyrektora Zakładów „Tudor" p Müllera.



Nowoukończony budynek, w którym mieścić się będą biura fabryczne Zakładów „Tudor", oraz mieszkanie prywatne dyr. naczelnego p. Müllera.
Fot. „Autolot".

Wychodząc spotykamy go przy bramie, on zaś chętnie zgadza się nam towarzyszyć do miejsca. Nadzwyczaj sympatyczny, uprzejmy, w każdym calu europejczyk; oprowadza nas po nowoukończonej rezydencji, udziela nam informacji i zaprasza na zwiedzenie mającej się wkrótce otworzyć, a przez niego budowanej fabryki wyrobów gumowych, która jest już pod dachem i ma ruszyć niebawem.

* * *

Zmierzch zapadał. Czas nagli do powrotu, Żegnamy się z p. dyr. Müllerem, dziękując za miłe towarzystwo i uprzejme informacje i dajemy gazu Renówce...

...Stajemy nagle na Wolskiej rogatce...

Zabrakło... pokarmu naszej maszynie. Szczęściem ratuje nas bliskość apteki, a kupiony na „wagę aptekarską" litr benzyny ułatwia nam dostanie się do domu.

. . . .

Wogóle Renówka nieco w drodze powrotnej szwankowała, ale ja już wiem co było jej brak!?! (na tem miejscu przepraszam firmę „Magnet" t. j. jej właściciela — z nim przecież jechałem). „Ona" była w Piastowie, „widziała" Tudora, *a nie miała go w sobie.*

Qriido.

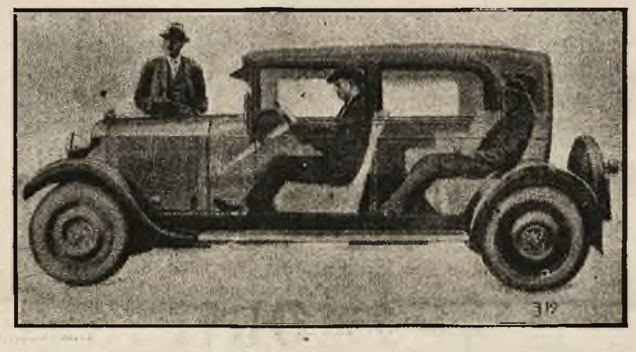
Berliński Autosalon

(zakończenie).

Samochód nowoczesny jest na tak wysokim poziomie doskonałości, że trudno spodziewać się jakichś kardynalnych zmian. Dążeniem dzisiejszych konstruktorów jest obniżenie ceny i udostępnienie tego środka lokomocji dla szerokich warstw społeczeństwa. Dalej, konstruktorzy dzisiejsi dążą do zwiększenia elastyczności biegu; stąd zwiększanie ilości cylindrów, zwiększanie pojemności i zmniejszanie wagi samochodu.

Należy zaznaczyć, że w samochodach amerykańskich zjawia się znów tendencja do budowy silników szybkobieżnych o znacznej kompresji. Przyczynił się ku temu postęp amerykański w dziedzinie ulepszania materjałów, z których są budowane samochody, oraz wynalezienie paliwa, które umożliwia wysoką kompresję. Wreszcie musimy podkreślić wielką pieczołowitość, wykazaną przez fabryki w kierunku tworzenia pięknych karoserji. Okna w samochodach nowoczesnych są wielkie, pozwalające na wygodne oglądanie okolicy. Dachy karoserji są często zsuwane.

Bogato był reprezentowany dział samochodów ciężarowych. Wprowadzenie samochodów 3 osiowych dało możność zwiększenia tonnażu do 15 tonn. Na 1-ym miejscu należy wymienić „Büssing'a". Krupp wystąpił z hamulcami olejowemi; przy jego systemie pedałem hamulca nożnego hamuje się odrazu wszystkie 6 kół, hamulec zaś ręczny działa jedynie na 4 koła tylne. Wszystkie wozy 3 osiowe reprezentowane na wystawie są na pneumatykach. Rzuca się w oczy powszechne



Samochód ośmiocylindrowy „Röhr", którego podwozie tworzy jednocześnie podłogę karoserji.

zastosowanie gumy jako materjału do budowy samochodu. Chłodnica i silnik spoczywają na podkładach z gumy. Końce resorów są również umocowane w gumie.

Brennabor wystawił $^3/_4$-tonnowy pocztowy samochód, używany przez pocztę niemiecką, największe jednak zainteresowanie wzbudził jego $1^1/_2$-tonnowy autobus. Adler wystawił samochody: 1-tonnowy z silnikiem 6-cio cylindrowym o pojemności 3 litry i $^1/_2$-tonnowy z silnikiem czterocylindrowym o pojemności $3^1/_2$ litra. Opel wystąpił z szeregiem samochodów ciężarowych. Wymienimy tu $^3/_4$-tonnowy samochodzik o 4 koniach, $1^1/_2$-tonnowy o 10 koniach, 2-tonnowy z 6-io cylindrowym 12 konnym silnikiem. Ostatni typ posiada karoserje 2 typów: typu ciężarowego, oraz typu autobusa hotelowego. Ogólne zainteresowanie wzbudził autobus Steyer, który przebył niedawno 2600 klm. w nieprzerwanej jeździe dniem i nocą (Königsberg—Monte-Carlo).

Ciężarowym samochodem najbardziej rozpowszechnionym w Niemczech jest 3-tonnowy Hans Lloyd z napędem łańcuchowym. Na eksport zaś Niemcy produkują przeważnie samochody ciężarowe pięcio i siedmiotonnowe.

J. A.

ZALECENIE

Międzynarodowej Izby Handlowej w dziedzinie automobilizmu.

Wydział drogowy Międzynarodowej Izby Handlowej na zebraniu odbytem w Sztokholmie powziął następującą rezolucję:

„Stwierdzając, że lokomocja samochodowa, która doniedawna uważana była za zbytek, stała się zasadniczym czynnikiem w rozwoju kraju,

zalecamy:

nakładanie specjalnych podatków na wozy motorowe lub na materjały pędne i rozdzielanie ich pod kontrolą państwową z uwzględnieniem wydatków na drogi bite;

rozwijanie sieci dróg bitych odpowiednio do nowoczesnych środków lokomocji, a koszt ich utrzymania rozwijać w stosunku do korzyści;

nakładanie umiarkowanych podatków na samochody, ażeby nie utrudniać korzystania z ekonomicznej lokomocji samochodowej;

upoważnienie konstruktorów dróg, gdzie to okaże się możliwe i konieczne, do pobierania opłat drogowych;

zagwarantowanie państwu prawa wykupu dróg i przyjęcia ich pod swą kontrolę;

budowanie ulic w ten sposób, by pojazdy miały swobodę ruchu;

budowanie odpowiedniej ilości garażów przez władze miejskie;

przedsięwzięcie środków zapobiegawczych w kierunku większego bezpieczeństwa na ulicach i drogach;

kształcenie odpowiedniej ilości dobrych kierowców;

pouczanie publiczności, głównie dzieci, o tem, jak należy przechodzić przez ulicę".

James D. Mooney, prezes Biura Eksportowego General Motors, stwierdził niedawno, że cały świat zdaje sobie coraz bardziej sprawę z ekonomicznych korzyści transportu samochodowego.

Rządy niektórych państw, interesując się rozwojem automobilizmu, prowadzą bardzo skrupulatne badania w tej dziedzinie. np. jakie przyczyny nie pozwalają na wprowadzenie większej liczby samochodów.

Sprawa ceł protekcyjnych również jest przedmiotem bardzo szczegółowych badań. Oczywiście, ochrona przemysłu krajowego jest rzeczą słuszną, lecz polityka celna musi być prowadzona tak, ażeby cła na samochody nie hamowały rozwoju automobilizmu.

Posiadanie samochodu w Stanach Zjednoczonych oraz w niektórych krajach europejskich nie jest związane ze specjalnemi ciężarami. Naogół jednak państwa europejskie nakładają na właścicieli samochodów podatek od zbytku, podatek od sprzedaży i obroty, co w rzeczywistości jest karą pieniężną, nałożoną na każdego nabywcę samochodu.

Stany Zjednoczone czynią wszystko, ażeby ułatwić nabycie i posiadanie samochodu każdemu obywatelowi bez względu na jego stanowisko socjalne, albowiem zdają sobie dokładnie sprawę z tego, że samochód jest niezmiernie ważnym czynnikiem gospodarczym rozwoju kraju.

Żalecenia Międzynarodowej Izby Handlowej odnośnie dziedziny samochodowej, a szczególnie położenie nacisku na to, by podatki nie stały się zaporą na drodze ekonomicznej użyteczności samochodów, są wyraźnym wskaźnikiem, iż opinja publiczna uważa samochód za ważny czynnik postępu.

Mechaniczne Zakłady Wyrobów Blacharskich
LUDWIK BALIŃSKI i LEON FIUTOWSKI Sp. z ogr. odp.
ZARZĄD: WARSZAWA Poznańska 11, tel. 7-86 i 284-14. | Budowa i remont chłodnic wszelkich typów. Warszawa, ul. Marszałkowska 14, tel. 284-14.

KURTKI SKÓRZANE. PALTA SKÓRZANE.

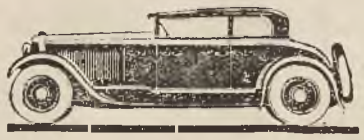
Na podszewce wełnianej i na futrze.

Kożuszki zakopiańskie. Burki sławuckie.

UBIORY I OBUWIE SPORTOWE.

Dom Towarowy KURCAN Długa 50. Targowa 41.





FABRYKA KAROSERJI SAMOCHODOWYCH

FELIKS STRZAŁEK
Warszawa, Ogrodowa 62, tel. 285-75.
wykonywuje:
LANDOLETY, AUTOBUSY, FURGONY, PLATFORMY.

„FIT"

przyjmuje opony i dętki
do reparacji i nakładania nowych protektorów
wprowadza znaczne oszczędności w budżecie utrzymania samochodu, dając
100%
gwarancję za swe wyroby.
Jest pierwszym i największym tego rodzaju zakładem w Polsce.
Na żądanie wysyła po odbiór opon.
Sprzedaje i instaluje zakłady wulkanizacyjne różnych wielkości.
„FIT"
Warszawa, Biuro, Ogrodowa 59, telefon 423-39.
Zakłady: **ul. Chłodna 45, tel. 502-33.**



ZYGMUNT LIS
WARSZAWA, NALEWKI 2a
TEL. 191-25
LINOLEUM, CERATA, DYWANY
WYROBY GUMOWE
POKRYCIA MEBLOWE
Kalosze i śniegowce
JEDYNE NAJLEPSZE ŹRÓDŁO ZAKUPÓW
WYKŁADANIE PODŁÓG LINOLEUM przez SPECJALISTÓW

BACZNOŚĆ! BACZNOŚĆ!

AUTOMOBILIŚCI

Proszę żądać „gratis i franco" najnowszy katalog na wszystkie

PRZYBORY SAMOCHODOWE

L. KRUPKA
Warszawa, Nowy-Świat 5.

S.E.V. (Francja)

Magneta — Świece — Startery i Dynama
Generalne przedstawicielstwo w firmie
„MAGNET"
WARSZAWA, HOŻA 33, TEL. 19-31.

Elektrotechnika Samochodowa

„MAGNET"

Z. POPŁAWSKI Sp. z o. o.

Firma nagrodzona dyplomem uznania L.O.P.P. w 1927 r.

WARSZAWA, HOŻA 33, TEL. 19-31.

Firma nagrodzona dyplomem uznania L.O.P.P. w 1927 r.

Największe warsztaty reparacyjne

Naprawa wszelkich typów i marek:

Magnet, Dynamomaszyn, Starterów, Akumulatorów i t. d.

Wykonanie solidne, ceny niskie. W ciągu 1927 r. naprawiono: **2466** magnet, **1638** dynamomaszyn, **1864** akumulatorów i **obsłużono** około **10,000** klijentów.

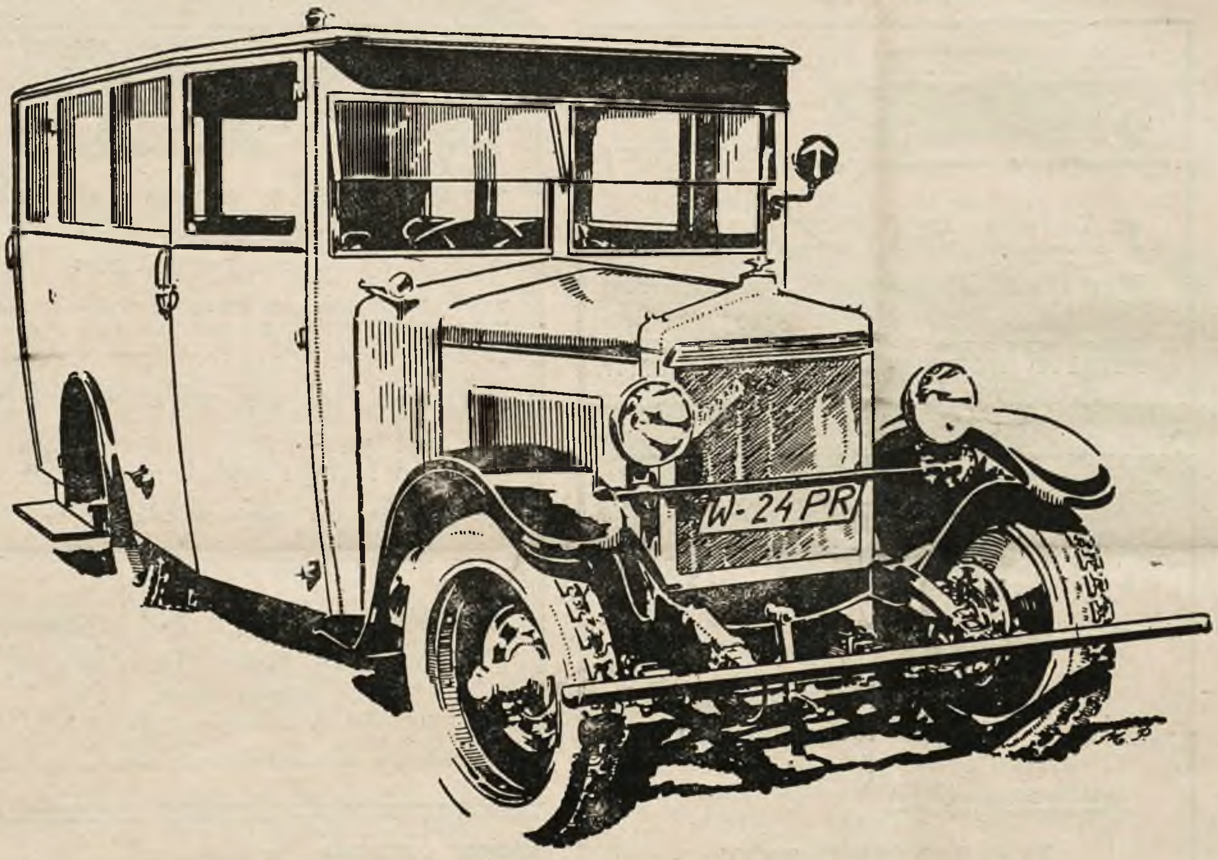
SAMOCHODY

ZAKŁADÓW MECHANICZNYCH

„URSUS"

SP. AKC.

CAŁKOWICIE WYKONANE w KRAJU.

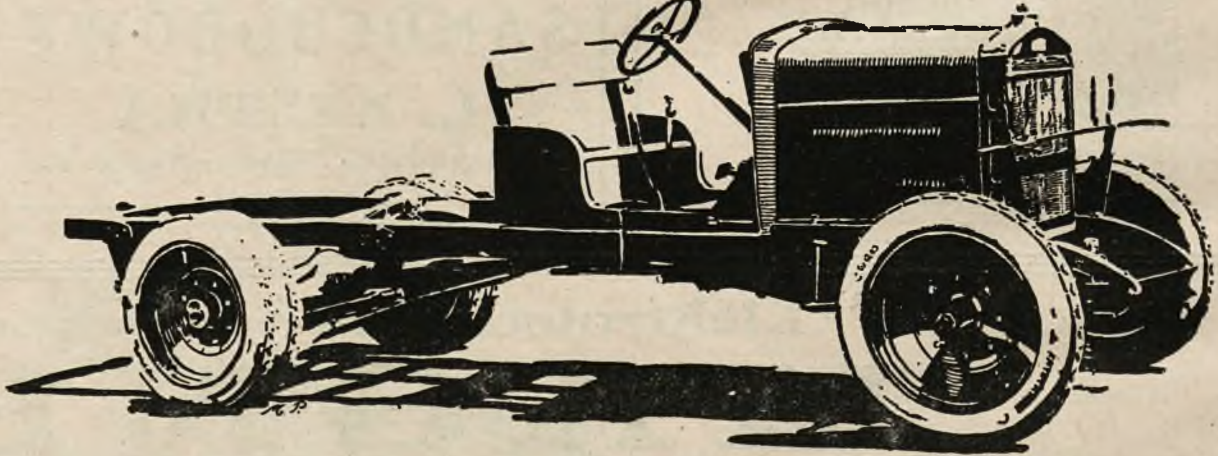


ZARZĄD:

WARSZAWA
Skierniewicka 27 — 29
Tel. 171-06 i 11-84.

FABRYKA:

CZECHOWICE
pod Warszawą.



Idealne na złe drogi. .·. Przystępne w cenie. .·. Oszczędne i trwałe. .·. Dogodne warunki spłaty.

NATYCHMIASTOWA DOSTAWA PODWOZI ZE SKŁADU!

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **70** gr. za cm.² Stronica w tekście i za tekstem **50** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową do trzech wierszy **gratis**.

Prenumerata kwartalna „Autolotu" **3** zł. Z odnoszeniem do domu lub z wysyłką na prowincję **3.50** zł. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ GRIIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia Społeczna, Pl. Grzybowski 35, tel. 205-80. Wydawca i Red. odp.: JERZY SCHOLTZ.